

DOI 10.26886/2414-634X.6(50)2021.1

UDC: 656.09

## ANALYSIS SOCIO-ECONOMIC PROBLEMS TO ENSURE ROAD SAFETY IN UKRAINE

**Olga Myshkovych**

<https://orcid.org/0000-0002-1804-7398>

e-mail: [mushkovuch\\_olya@ukr.net](mailto:mushkovuch_olya@ukr.net)

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ukraine, Ternopil

*In investigational to consider principal reasons of origin a transport adventure on the road in Ukraine. Methods are analysed directed on the decline a transport adventure on the road in the countries of Western Europe, the legislation of ES is considered. Special state attention to the issue of road safety gain in the context of Ukraine's international obligations. There is small efficiency of worked out and entered on this time by the government of the various programs as on state so on the local levels of sent to the increase of safety of travelling motion of adjusting of transport streams on roads. It offers, to perfect a legislative base that touches safety of travelling motion and conduct among the population of country events the observances of safety of travelling motion rules sent to popularization. Important is creation of only mechanism of state administration adapted to the modern calls and requirements, one of priorities of a transport politics of government there must be an increase of safety of travelling motion.*

*Keywords: safety of travelling motion, travelling motion, car, road.*

кандидат економічних наук, Мишкович О.В., Аналіз соціально-економічних проблем забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні / Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна, Тернопіль.

В дослідженні розглянуто основні причини виникнення ДТП на дорогах України. Проаналізовано методи спрямовані на зниження дорожньо-транспортних пригод в країнах Західної Європи, розглянуто законодавство ЄС. Зазначено, що особливої державної уваги питання безпеки дорожнього руху набувають в контексті реалізації Україною міжнародних зобов'язань. Спостерігається мала ефективність розроблених та запроваджених на даний час урядом різноманітних програм, як на державному так і на місцевих рівнях, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху та регулювання транспортних потоків на дорогах. Запропоновано удосконалити законодавчу базу, що стосується безпеки дорожнього руху та проводити серед населення країни заходи спрямовані на популяризацію дотримання правил безпеки дорожнього руху.

*Важливим є створення єдиного механізму державного управління адаптованого до сучасних викликів та вимог, одним із пріоритетів транспортної політики уряду має бути підвищення безпеки дорожнього руху.*

*Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожній рух, автомобіль, дорога.*

**Постановка проблеми.** У 2011р. році портал Autoblog опублікував інформацію про те, що кількість автомобілів у світі переступила позначку 1 млрд. У 2015р. ця цифра сягнула 1,2 млрд., а за прогнозами Navigant Research у 2035р. ця позначка досягне 2 млрд. В сучасних умовах автомобілізація розвивається над стрімкими темпами. Та проблема безпеки руху на дорогах існує ще з 1831 року, коли в Лондоні стався перший дорожньо-транспортний випадок. Його причиною стало використання возів з паровими двигунами в епоху кінного транспорту, а саме, водій об'їжджаючи дітей що гралися на дорозі, врізався в стіну будинку, в результаті чого загинув. І хоча сучасні автомобілі більш потужні, швидкісні, економічні і ергономічні, обладнані поясами та подушками безпеки, кількість ДТП щороку невпинно зростає.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Соціально-економічні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах України, описано в літературних джерелах багатьох вітчизняних авторів серед яких: Лях М.А. Дем'янюк О.С., Бешун О.А., Товстуха С., Герасимюк О.В., Заліван О.В. та інші.

**Виділення не вирішених частин загальної проблеми.** Першість автомобільного парку за провідними розвинутими країнами світу, в середньому в країнах Західної Європи на 1000 жителів зареєстровано від 400 до 700 легкових автомобілів. Для порівняння в Україні в 2016 році на 1000 жителів зареєстровано 202 легкових автомобілі, у 2019р. ця позначка уже становила 257 авто. При всьому цьому рівень аварійності та кількість постраждалих в Україні значно перевищують відповідні показники більшості світових країн. Так у США з кожної 1000 постраждалих гине 13 осіб, в Англії – 17, в Німеччині – 22, а в Україні – 180. За прогнозами Всесвітньої організації охорони здоров'я і Світового банку, при неприйнятті ефективних попереджувальних заходів на державному рівні, смертність внаслідок ДТП в 2025 році займе третє місце серед причин смертності та інвалідності в країні.

**Формування цілей статті.** Дослідження соціально-економічних аспектів розвитку законодавства та реалізації національних програм, які покликані забезпечувати безпеку дорожнього руху в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Проблема безпеки дорожнього руху має велике народногосподарське значення, з одного боку – через надзвичайно великий розмір економічних втрат, викликаних аварійністю, а з іншого – складністю і багатоплановістю організаційних,

матеріально-технічних, фінансових і багатьох інших задач щодо її вирішення.

Статистичні дані свідчать що причинами ДТП стають:

- помилкові дії людини (водія, пішохода) – 60-70%;
- невідповідність дорожніх умов та характеру руху – 20-30%;
- технічні несправності автомобіля 10-15%.

23 грудня 2015р. Комітетом ВР з питань транспорту було ініційовано проведення парламентських слухань "Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху" на яких було зазначено, що причиною високого травматизму та смерті людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні є відсутність комплексної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та ефективних механізмів її реалізації. По-перше, немає цілісного розуміння системи організації безпеки дорожнього руху, по-друге, не встановлена відповідальність за реалізацію програм та досягнення конкретних показників.

Під цілісним розумінням системи організації безпеки дорожнього руху слід розуміти постійну роботу з усіма учасниками дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти, водії власного транспорту, водії комерційного транспорту, інші учасники) із застосуванням системного підходу за такими напрямками: вдосконалення системи управління безпекою дорожнього руху; будівництво безпечної дорожньої інфраструктури; вдосконалення механізмів активної та пасивної безпеки автомобілів; зміна поведінки учасників дорожнього руху; надання своєчасної і якісної медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах [1,2] .

Та все ж незважаючи на рекордно низькі показники безпеки на дорогах, запровадження урядом різноманітних програм як на державному так і на місцевих рівнях спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху, регулювання транспортних потоків на дорогах, підвищення рівня безпеки але суттєвого покращення умов дорожнього руху не спостерігається.

Варто зазначити, що ЄС та ООН приділяє надзвичайно багато уваги питанню регулювання дорожнього руху в країнах своїх членах та світу в цілому. Прийнято багато резолюцій та рекомендацій, які містять в собі комплексний підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху в світі, який сформований на базі багаторічних досліджень, практик та набутого досвіду в цій сфері. Серед яких: прийнята 2010р. Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 64/255 «Про проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки». 11 травня 2011р. Україна офіційно приєдналась до даної Резолюції взявши на себе зобов'язання виконувати даний план на національному та регіональних рівнях [3]. КМ України у 2018р. схвалено Національну транспортну стратегію на період до 2030 року. Основною метою якої є розвиток безпечного та екологічного транспорту.

ЄС в свою чергу закликає проводити ефективну політику в галузі освіти учасників дорожнього руху. Наявність високих штрафів (від 250 до 1000 євро за керування автомобілем в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння), камери відео спостереження, які фіксують перевищення швидкості мобілізують водіїв та зобов'язують дотримуватись правил дорожнього руху. Також, наприклад, у Німеччині вас можуть оштрафувати:

- за заниження швидкості на автобанах (за занадто повільну їзду);
- перетин білої суцільної лінії;
- незаконне паркування або паркування без оплати;
- розмова по мобільному телефону;
- не пристебнутий водій і пасажери в машині;
- відсутність крісла для дитини, при поїзді з дітьми;
- затоноване скло;
- викидання сміття з транспортного засобу;
- невідповідність гуми на шинах автомобіля погоднім умовам;
- самостійний ремонт автомобіля на автомагістралі.

Більшість перерахованих вище правил діють і в Україні, а підписавши угоду про вступ до ЄС ми прийняли на себе зобов'язання неухильно виконувати їх. Та все ж недосконалість системи штрафних санкцій, відсутність достатнього контролю дозволяють водіям дотримуватись правил БДР не в повній мірі.

Важливим є те, що у всіх країнах ЄС на штрафи нараховується пеня (що також запроваджені і в Україні), наприклад у Греції при порушенні правил обгону водій зобов'язаний сплатити 350 євро, при не оплаті в десяти денний термін вказана сума зростає вдвічі.

У країнах Європи системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху використовуються десятиліттями і довели свою ефективність. В Україні відповідний закон, який передбачає відповідальність водіїв за порушення ПДР, зафіксованих у автоматичному режимі, був ухвалений тільки на початку 2014 року. І лише у липні 2016р. в Києві відбувся запуск пілотного проекту роботи системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. Адже статистика говорить, що кожен другий водій нашої країни регулярно порушує правила дорожнього руху щодо швидкісного режиму [4,5]. Також, в Україні у 2020р. почали значно зростати штрафи за порушення ПДР у 2021р. вони стають ще жорсткіші. А саме:

- штраф за нетверезе керування 17 000грн.;
- штраф з водіїв які спричинили ДТП перебуваючи у нетверезому стані, що призвело до травмування людей 51000 грн. – 85 000 грн. (раніше посилення відповідальності за такі дії не передбачалися);
- штраф за перевищення швидкості більше як 50 км/год. 17 00 грн.

- за перебування в автомобілі не пристебнутим 510 грн.

Варто зазначити, що не лише водії а й пішоходи обкладаються штрафами за порушення правил дорожнього руху.

Остаточний соціально-економічний ефект від ведення нових штрафів і посилення відповідальності можна буде зрозуміти лише після перших судових справ в яких буде доведено вину водія та стягнуто відповідні кошти. Зі збільшенням відповідальності водіїв має збільшитись уважність та відповідальність патрульних за правильну оцінку ситуації на дорогах та оформлення відповідних протоколів, адже від цього і залежить подальший розгляд справи у суді.

Як зазначає С. Товстуха державний потенціал із забезпечення безпеки дорожнього руху, наприклад у Німеччині, ґрунтується також на потужному потенціалі і діяльності громадських організацій та засобів масової інформації у цій сфері. Вагому роль виконує також Рада з безпеки дорожнього руху, яка об'єднує більше як 200 організацій є не комерційним об'єднанням. Фінансування Ради здійснюється частково за рахунок Федерального уряду, частково за рахунок Фонду соціального страхування від нещасних випадків, членських внесків та інших доходів. Рада безпеки дорожнього руху розробляє програми з підвищення безпеки дорожнього руху, орієнтовані на цільові групи населення, проводить тренінги для водіїв різних категорій транспортних засобів [6].

В Україні також існує достатньо розгалужена правова база в галузі транспорту та безпеки дорожнього руху. Втім, на нашу думку, ця база потребує суттєвого вдосконалення, насамперед, в частині адаптації внутрішнього законодавства і правових актів до норм і стандартів ЄС. Не зважаючи на те, що ще у 2004 році було прийнято загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, на даний час ця програма повністю не виконана. Зокрема, у сфері автомобільного транспорту та безпеки дорожнього руху до внутрішнього законодавства досі не адаптовано низку важливих Директив і Регламентів Ради ЄС. Як зазначає ВГО "Асоціація безпеки дорожнього руху" законодавство нашої країни настільки не досконале, що в ньому не міститься навіть базових визначень того, що в державі має розумітися під поняттями "безпека дорожнього руху" та "забезпечення безпеки дорожнього руху". Також, відсутні визначення основних принципів забезпечення безпеки дорожнього руху, які повинні встановлювати загальні засади здійснення державного будівництва у сфері безпеки руху. Як наслідок, спостерігається розпорошення правового регулювання, що обумовлює прийняття суперечливих державницьких рішень [7,8].

В результаті неефективної державної політики в Україні в напрямку забезпечення безпеки дорожнього руху:



1. Відсутня ефективна взаємодія органів влади і громадських організацій в напрямку забезпечення безпеки дорожнього руху;
2. Корумпована система підготовки учасників дорожнього руху. Низький рівень водійської майстерності та дорожньої дисципліни;
3. Низький рівень інформаційно-технічного забезпечення безпеки дорожнього руху;
4. Не високі експлуатаційні показники автомобільних доріг та вулиць.
5. Негативна тенденція до щорічного збільшення кількості смертельних випадків на дорогах.

**Висновок.** Отже з метою проведення ефективної державної політики в галузі забезпечення дорожнього руху рекомендуємо створення механізму реформування закоренілої системи, удосконалення адміністративного законодавства з залученням фахівців, експертів та аналітиків. А саме формування ефективних механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху, що адаптовані до сучасних викликів та загроз що виникають у цій сфері. І хоча система штрафних санкцій які ведені призводить до збільшення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зразу виникає потреба максимального виключення корупційної складової, ефективним на нашу думку є реалізація проекту впровадження передових технологій та новітніх технічних засобів, комплексів та систем керування й нагляду за дорожнім рухом для забезпечення його безпеки. Зокрема, у Великобританії встановлено понад 6 тис. камер фіксації порушень, у Німеччині – 5 тис., у Франції – 3 тис., а в США – 4 тис. камер.

Варто зазначити, що в країнах Західної Європи не порушувати правила дорожнього руху є престижно, це є результатом ефективної державної політики. Мало хто з жителів наприклад Німеччини дозволить собі сісти п'яним за кермо. До того ж, якщо на протязі першого року після отримання прав водій порушив правила дорожнього руху, його знову відправляють на перенавчання. Тому важливо створити механізм розвитку інституту свідомого громадянського суспільства, де буде відбуватися популяризація дотримання правил дорожнього руху, а саме, проведення різноманітних заходів та компаній, лекцій і семінарів у школах та університетах. Формування свідомої молоді з заохоченням до того, що водіння за правилами це не лише менш травматично, але й модно. А тому одним із пріоритетів транспортної політики уряду має бути підвищення безпеки дорожнього руху.

Для кожного суспільства і окремої людини зокрема, велике значення має дотримання норм та правил і це стосується не лише дотримання правил дорожнього руху, а й взагалі виховання правильних етичних норм поведінки. А тому проява високої культури на дорозі, призведе до

мінімізації дорожньо-транспортних пригод та їх негативних соціальних наслідків.

**Література:**

1. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: "Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху" Схвалено Постановою ВР України від 13 квітня 2016 року № 1091-VIII. URL:<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1091-19>
2. Варивода В. І. (2019) Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. І.В. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравич, О. М. Жук, І. І. Риндюк. метод. рек. Київ. НАВС. С. 110.
3. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху: веб-сайт. URL: <http://www.pishohid.org.ua/news/dosvid-krayin-yevropy-shchodo-upravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>
4. Дослідження МВС щодо основних причин ДТП: веб-сайт. URL: <http://forinsurer.com/public/06/03/02/2196>
5. В Україні відклали запуск системи фото-відео фіксації правопорушень. Gazeta.UA: веб-сайт. URL: [http://gazeta.ua/articles/business/\\_v-ukrajini-vidklali-zapusk-sistemi-foto-video-fiksacii-pravoporushen/534237](http://gazeta.ua/articles/business/_v-ukrajini-vidklali-zapusk-sistemi-foto-video-fiksacii-pravoporushen/534237)
6. Товстуха С. (2011) Застосування Європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху України: веб-сайт. URL: [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011\\_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf)
7. Заліван О.В. (2013) Роль програмно-цільового методу при підготовці місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху. - Стандарти ЄС щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні. Харків.
8. Лях М.А. (2011) Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху. М.А. Лях, О.С. Дем'янюк, О.А. Бешун. Навч. посібник: для ВНЗ. К. ВІКНУ. 368 с.
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

**References:**

1. Pro Rekomendatsii parlamentskykh slukhan na temu: "Stan i perspektyvy zabezpechennia v Ukraini bezpeky dorozhnoho rukhu" Shkhaleno Postanovoiu VR Ukrainy vid 13 kvitnia 2016 roku № 1091-VIII. URL:<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1091-19>
2. Varyvoda V. I. (2019) Zabezpechennia Natsionalnoiu politsiiei bezpeky dorozhnoho rukhu: pravovi ta orhanizatsiini aspekty / I.V. Varyvoda, D. A. Yevdokymov, V. H. Siuravchyk, O. M. Zhuk, I. I. Ryndiuk. metodychni rekomendatsii, Kyiv. NAVS. P. 110.

3. Dosvid krain Yevropy shchodo upravlinnia bezpekoiu dorozhnoho rukhu: veb-sait. URL: <http://www.pishohid.org.ua/news/dosvid-krayin-yevropy-shchodo-upravlinnya-bezpekoyu-dorozhnogo-ruhu>
4. Doslidzhennia MVS shchodo osnovnykh prychyn DTP: veb-sait. URL: <http://forinsurer.com/public/06/03/02/2196>
5. V Ukraini vidklaly zapusk systemy foto-video fiksatsii pravoporusheh. Gazeta.UA: veb-sait. URL: [http://gazeta.ua/articles/business/\\_v-ukrajini-vidklali-zapusk-sistemi-foto-video-fiksacii-pravoporusheh/534237](http://gazeta.ua/articles/business/_v-ukrajini-vidklali-zapusk-sistemi-foto-video-fiksacii-pravoporusheh/534237)
6. Tovstukha S. (2011) Zastosuvannia Yevropeiskoho dosvidu derzhavnogo upravlinnia bezpekoiu dorozhnoho rukhu Ukrainy: veb-sait. URL: [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011\\_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf)
7. Zalivan O.V. (2013) Rol prohramno-tsilovoho metodu pry pidhotovtsi mistsevykh prohram z pidvyshchennia bezpeky dorozhnoho rukhu. - Standarty YeS shchodo zakhystu pishokhodiv ta praktychni aspekty yikh zastosuvannia v Ukraini. Kharkiv.
8. Liakh M.A. (2011) Osnovy keruvannia avtomobilem ta bezpeka dorozhnoho rukhu / M.A. Liakh, O.S. Demianiuk, O.A. Beshun. Navch. posibnyk: dlia VNZ K. VIKNU. P. 368.
9. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushehennia. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

Citation: Olga Myshkovych (2021). ANALYSIS SOCIO-ECONOMIC PROBLEMS TO ENSURE ROAD SAFETY IN UKRAINE. New York. TK Meganom LLC. Innovative Solutions in Modern Science. 6(50). doi: 10.26886/2414-634X.6(50)2021.1

---

Copyright: Olga Myshkovych ©. 2021. This is an openaccess article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (CC BY). The use, distribution or reproduction in other forums is permitted, provided the original author(s) or licensor are credited and that the original publication in this journal is cited, in accordance with accepted academic practice. No use, distribution or reproduction is permitted which does not comply with these terms.